

הכנסת העשרים וחמש

יוזם : חבר הכנסת יצחק פינדרוס

פ/25/6607

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (השגה וערר על דרישה לתשלום תעריף מוגדל), התשפ"ו–2026

1. תיקון סעיף 61ה .1 בפקודת התעבורה¹, בסעיף 61ה, אחרי סעיף קטן (ד) יבוא :

"(ה) חייב בתשלום תעריף מוגדל החולק על דרישה לתשלום רשאי להגיש השגה על החיוב לבעל הרישיון להפעלת קו שירות בתוך 30 ימים מיום שקיבל את הדרישה לתשלום; השר, בהסכמת שר המשפטים, יקבע הוראות לעניין השגה כאמור, ובכלל זה לעניין הפרטים שיש לכלול בהשגה, המסמכים שיצורפו אליה וסדרי הדיון בהשגה.

(ו) החלטה בהשגה תהיה מנומקת ובכתב ותצוין בה זכותו של המשיג להגיש ערר לפי סעיף קטן (ז) וכן התקופה להגשת הערר ואופן הגשתו.

(ז) משיג החולק על ההחלטה בהשגה רשאי לערור על כך לפני ועדת ערר שמונתה לפי סעיף קטן (ח); בערר לפי סעיף זה יהיה בעל הרישיון להפעלת קו שירות המשיב.

(ח) השר ושר האוצר ימנו ועדת ערר בת שלושה חברים, והם: מי שכשיר להתמנות לשופט בית משפט שלום, שימונה לפי הצעת שר המשפטים, והוא יהיה היושב ראש, נציג משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ונציג ציבור.

(ט) הוראות חוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב–1992², יחולו על ערר ועל ועדת ערר לפי סעיף זה, בשינויים המחויבים, ואולם החלטה סופית של ועדת הערר ניתנת לערעור ברשות לפני בית המשפט המחוזי.

(י) העורר לוועדת ערר לפי סעיף קטן (ז) ימציא עותק מהערר למפקח על התעבורה; ראה המפקח על התעבורה שעניין ציבורי שהוא בתחום תפקידיו או סמכויותיו לפי פקודה זו עלול להיות מושפע או כרוך בהליך של ערר לפי סעיף

¹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.
² ס"ח התשנ"ב, עמ' 90.

זה, רשאי הוא להתייצב באותו הליך ולהשמיע את עמדתו."

תיקון חוק בתי דין 2. בחוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992³, בתוספת, אחרי פרט (31) יבוא:
מינהליים

"(32) ועדת ערר לפי סעיף 61 לפקודת התעבורה."

דברי הסבר

בחקיקה הקיימת, אין הסמכה מפורשת למנגנון ערעור על תעריף מוגדל המוטל על נוסע שנסע בלא כרטיס או שלא הציג או מסר כרטיס לפי דרישה. הצעת חוק זו נועדה לקבוע בפקודת התעבורה מנגנון ערעורים דומה למנגנון הקיים בפקודת מסילת הברזל, התשל"ב-1972.

הצורך בהקמת מנגנון דומה, עולה גם מפסק דין שניתן לאחרונה בבית המשפט המחוזי בירושלים (עת"מ 750-05-24 דרך כבוד, למען זכויות האזרח בתחבורה הציבורית (ע"ר) נ' משרד התחבורה – המפקח על התעבורה ואח"), שבו נכתב כי "אכן, פקודת התעבורה אינה מקנה זכות או קובעת אפשרות להגיש ערעור על החלטה לחיוב 29 בתעריף מוגדל. גם בתקנות התעבורה לא עוגנה אפשרות שכזו. אלא שהיעדר מנגנון ערעור כאמור אינו מונע מהרשות המוסמכת לשוב ולדון בהחלטתה, כאשר מבחינה עיונית אין המדובר בערעור כי אם בהשגה מינהלית". לצד זאת, לעניין הצורך בהקמת מנגנון שכזה נכתב כך: "אציין כי ספק אם הסעד המבוקש על ידי העותרת – לקבוע כי 19 המפקח על התעבורה אינו מוסמך לדון בהשגות על חיוב מוגדל – ישרת את ציבור הנוסעים, כטענתה. דווקא טענת העותרת לעניין כמות הבקשות הנדונה (לטענתה, כ-200 בכל יום – פסקה 2 לעתירה), מדגישה את הצורך במנגנון ההשגה (ואולי אף מצריכה בחינת עיגון חוקי למנגנון ערעורי מתאים)".

מוצע לקבוע כי נוסע שחייב בתשלום תעריף מוגדל לפי פקודת התעבורה יהיה רשאי להגיש השגה לבעל הרישיון להפעלת קו שירות. בעל הרישיון יחליט בהשגה וימסור לנוסע החלטה מנומקת בכתב. עוד מוצע לקבוע כי הנוסע יהיה רשאי לערער על החלטת בעל הרישיון לוועדת ערר, שתמונה על ידי שר האוצר ושר התחבורה והבטיחות בדרכים. על ועדת הערר יחולו הוראות חוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992. הצעת חוק זהה הונחה על שולחן הכנסת העשרים על ידי חבר הכנסת יצחק פינדרוס (פ/5553/25); הוסרה מסדר היום ביום כ"א בתמוז התשפ"ה (17 ביולי 2025)).

הצעת החוק זהה לפ/5553/25 ולפיכך לא נבדקה מחדש על ידי הלשכה המשפטית של הכנסת.

הוגשה ליו"ר הכנסת והסגנים
והונחה על שולחן הכנסת ביום
כ' באדר התשפ"ו (09.03.2026)

³ ס"ח התשנ"ב, עמ' 90.